N° 312. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

80 PHOTOGRAVURES

1er Septembre 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

L'OUVERTURE DE LA CHASSE

Le premier lièvre

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL - PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2 Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Metro Station "COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi franco du Catalogue contenant 423 fig.

LE CONCOURS DE TOURISME
organisé par
Gladiator
est ouvert à tous
Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)
3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems GLADIATOR etc.

MOTEURS
pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

CHASSEURS!!! DEMANDEZ
TÉLÉPHONE 819-28

380 f.
ARMURIER bte s. g. d. g.
12, Bd Saint-Michel
PARIS
SES FUSILS EJECTEURS A 380 Frs
et ses cartouches à poudre pyroxilée M.R.S.T.
Douilles demi cuirassées : QUALITÉ EXTRA Cal. 12 . 24 fr. Cal. 16 . 22 fr. Cal. 20 . 21 fr
Douilles Saumon : PREMIÈRE QUALITÉ Cal. 12 19 fr. Cal. 16 17 fr. Cal. 20 15 fr. 50
CHEZ FLOBERT
CATALOGUE FRANCO

PRENEZ GARDE,
vous commencez à grossir, et gr... vieillir. Prenez donc tous les j... dragées de THYROÏDINE BOUTY, et ... restera ou redeviendra svelte. — ... 50 dragées est expedié franco par le LA... 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mand... TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUME...
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine...

65 ANNÉES DE SUC...
Alcool de Menthe...
RICQLÈ...
SEUL VÉRITABLE ALCOOL de M...
CALME la SOIF et ASSAINI...
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ES...
la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la T...
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉ...
EXIGER du RICQL...
HORS CONCOURS, PARIS

COUVEUSE A RÉGUL... Réussite ...
Un Mois à l'Essa...
et par PAIEMENTS MENS...
1er Prix : 2 Médailles d'O...
Au Concours pratique de Couveuses et d'E... à l'École nle d'agriculture de Rennes
Œufs, Poussins, Volailles, etc. — Catal. illustr...
Elevage St-V. MICHEL-LANGEAIS

La Semaine Comique, par Henriot.

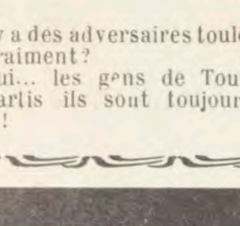
—Il y a des adversaires toulousains terribles.
— Vraiment?
— Oui... les gens de Toulouse, dès qu'ils sont partis ils sont toujours tout de suite arrivés!

L'Ecole des piétons
— Ce sera votre faute, si vous vous faites écraser... quand vous voyez venir un véhicule quelconque, pourquoi ne prenez vous pas votre droite?
— Je la prends bien, mais je suis gaucher!

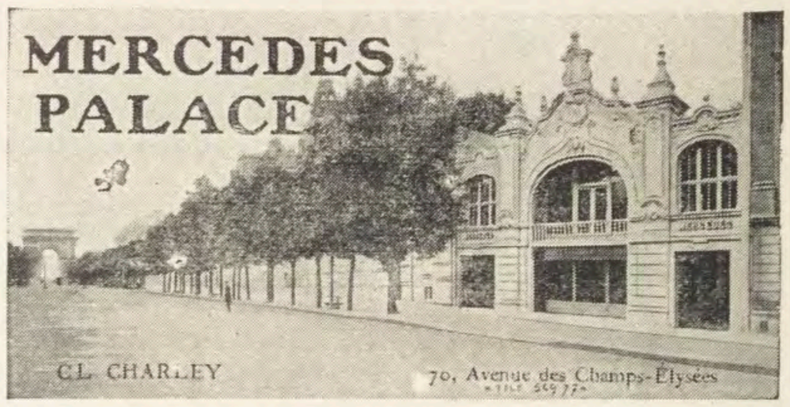
Le Pic a 4.833 mètres... et nous avons fait installer le petit appareil pour les touristes qui trouvent que ce n'est pas assez haut!

— Vous avez mis trop d'eau dans la b... gnoire garçon. Vous voulez me noyer?
— Eh bien, vrai! Qu'est-ce que vous dir... s'il vous fallait traverser le Pas de Calais à ... nage?

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ
Fortifie les nerfs, assouplit les muscles, repose et délasse les membres.
Complément indispensable du massage.
Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.



le flacon Franco Poste 2f10 contre Mandat Poste
3 flacons Franco Gare 5f ou domicile 5f25
MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
21 Faubourg Bourgogne ORLEANS.



MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRA...
"LE ROYAL"
FONDÉE EN 1...
ACIER et VIEIL ARGENT 2...
ENVOI A L'ESSAI 10...
GARANTIE : 10...

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE "LE ROY...
UNION FRANÇAISE à BESANÇ...
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de MO...

Chenil de la Gare d'Auteuil
Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise
PRIX MODÉRÉS

SANTAL MIDY
Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en 48 HEURES les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

NICKELEZ VOUS-MÊ...
INSTANTANEMENT sans Piles ni Access...
SANS MERCURE NI CYANURE
La Boîte de 500 grammes franco contre mandat de... Colonies et Etranger, la différence de port en pl...
OZANNE, 29, Rue Le Peletier, 29, P...
AVEC LA NICKLÉI...

PLAQUES Nouveautés Photographiques
ÉTABLISSEMENTS POULENC Frres
19, Rue du 4 Septembre PARIS
CADETT

Le Refroidisseur Loyal
204, Rue St. Maur, Paris

50 Ans de Succès LINIMENT GÉNÉ...
Plus de FEU — Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE
Seul TOP remplaçant le... sans douleur ni... poil. Guérison ... sûre des Bott... Molettes, Foulures, Engorgements ... Suros, Epa...
Paris, 165, Rue St-Honoré.- Le Flac. fco ctre mandat...
Envoi gratuit, sur demande, du Guide Vétérinaire Du...

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

1er Septembre 1904 — N° 312
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (Ier)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

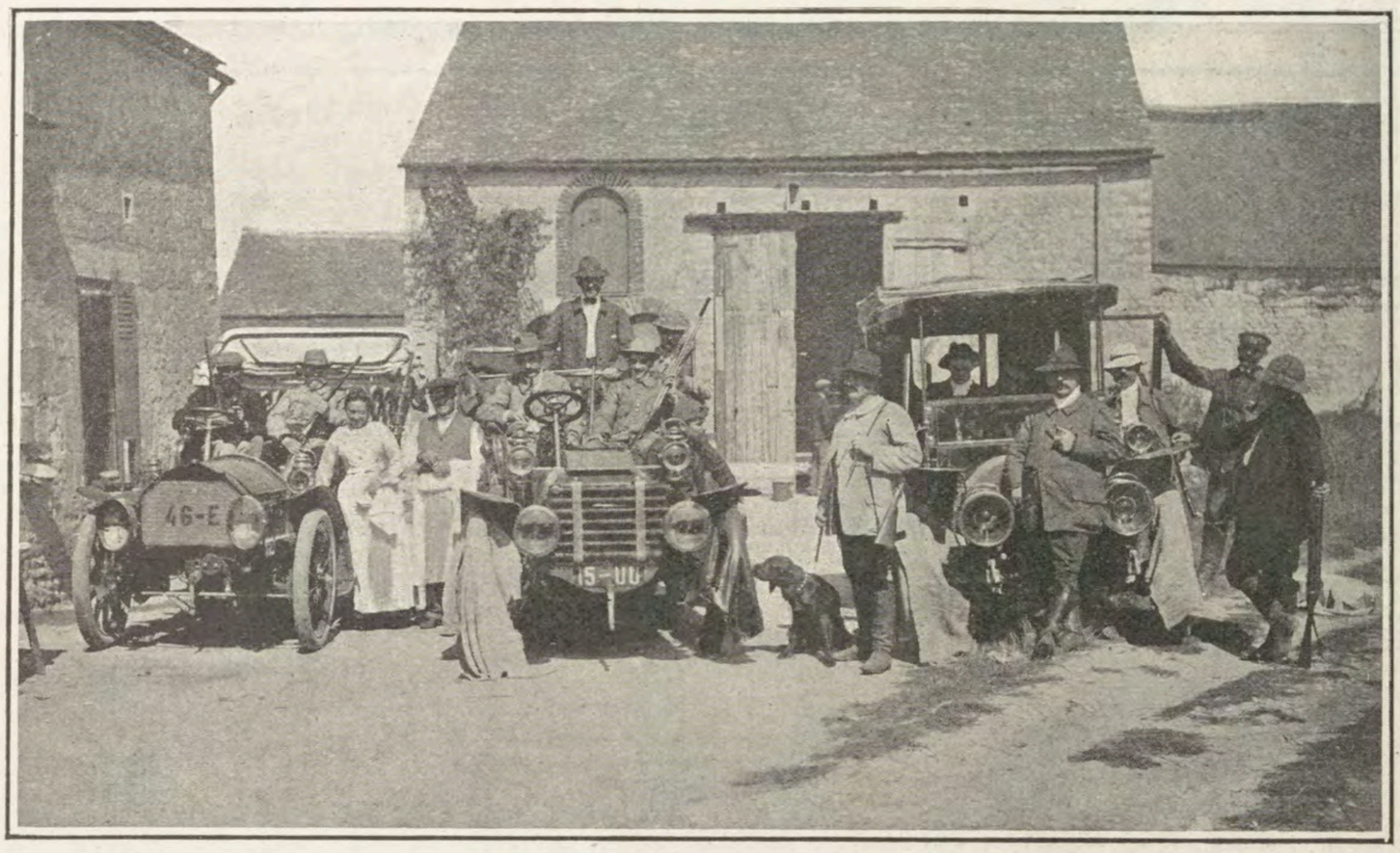
LA COURSE DE COTE DU MONT VENTOUX. — LE VAINQUEUR ROUGIER DANS UN VIRAGE

La troisième course du Mont Ventoux, organisée par l'Automobile-Club Vauclusien, s'est disputée la semaine dernière et a obtenu le plus éclatant succès. C'est Rougier, l'ancien recordman de la Côte, qui a gagné la course, couvrant les 21 kil. 600 du parcours en 21 m. 12 s. 3/5, dépassant ainsi le 60 à l'heure de moyenne (ancien record, 24 m. 50 s.). Rougier pilotait une voiture de Dietrich Licence Turcat-Mery, *munie de pneumatiques* Michelin *et du radiateur* Loyal. (Voir l'article page 706.)

LA CHASSE - JOURNÉE D'OUVERTURE

Perdreaux! Perdreaux! Au lièvre! Au lièvre! Combien de fois ces cris ont retenti dimanche dans les plaines de la Beauce ou de la Brie, en Sologne et dans le Gâtinais, au nord ou au midi! C'était, dimanche, l'ouverture, la grande ouverture, journée bénie des chasseurs, des marchands de gibier et des... gourmets.

◓ ◓ ◓



Au petit jour.

Aujourd'hui l'automobile joue un grand rôle dans les parties de chasse et c'est en voiture qu'on se rend sur les terrains.

QUI n'a pas vu Angerville en Beauce, la veille de l'ouverture de la chasse, n'a rien vu. C'est le spectacle le plus grouillant qui soit; la petite place de la gare est envahie : voitures de maîtres, carrioles, automobiles, motocyclettes, bicyclettes, chasseurs et chasseresses, chiens de toutes races. Les rares auberges, décorées pompeusement du nom d'hôtels, sont bondées, les chambres sont transformées en dortoirs, on couche où l'on peut; il est vrai qu'à 3 heures le réveil sonnera, et que le couvre-feu ne sonne que vers les minuit.

N'allez point parler de la communalisation de la chasse aux Beaucerons ; la plaine est libre, pas la moindre redevance à payer et les perdreaux abondent. Pendant deux jours, on peut fusiller à son aise et être... fusillé dans les « h tels », dans les fermes, dans les guinguettes, jusque chez les marchands de tabac.

Dans deux journées, tous les villages, tous les hameaux aux alentours d'Angerville font une recette monstre et le bon paysan beauceron aime mieux « tenir que courir ». Le pittoresque de ces rendez-vous est qu'on y rencontre des grands fusils ou ceux réputés tels — car ils brillent moins que dans les chasses de battues — des propriétaires de nos grands tirés, le brave bourgeois parisien qui trouve qu'une action de chasse est toujours trop coûteuse et qui vient pendant deux jours s'en donner tant, qu'il est fourbu pour le reste de la semaine; des paysans, des photographes et des... braconniers.

La semaine dernière, la plaine était couverte de perdreaux, il y en avait de véritables volées, autant que d'alouettes ; mais, au matin de l'ouverture, il fallut déchanter; le drap des morts avait fonctionné ; les compagnies étaient encore nombreuses, mais maigres, cependant tous les chasseurs ont été satisfaits et rares ont été ceux qui n'ont pas fait leur douzaine dans la première journée.

Grâce à l'automobile, les villages les plus éloignés de la Beauce ont reçu des chasseurs; nos chauffeurs sont très sportsmen, et on a pu voir sur la route, filant avant le lever du jour, les frères Renault, MM. Grus, Védrine, Degray et Roch Brault, de Dusmet et notre ami Tampier, allant les uns du côté de Mordonville, les autres vers Neuvy-en-Beauce

Dans la plaine

Le rendez-vous des chasseurs parisiens.

d'Angerville.

Le rendez-vous des chasseurs beaucerons.

Un porte-carnier féminin.

Tous les chasseurs n'ont pas à leur disposition un porte-carnier aussi charmant.

Chronometreur et chasseur.

Tampier ne veut point abandonner ses fonctions officielles; il « chronomètre » le gibier de Védrine.

et Janville.

Là, au moins, les chasseurs étaient moins nombreux qu'aux portes d'Angerville, la moisson fut aussi plus abondante. Mais qui donc a gratifié les paysans beaucerons d'un pareil caractère ? Ils ont le « chapardage » dans le sang; vieux ou jeunes, ils s'embusquent dans les taillis et sitôt que vous avez tiré un perdreau, ils se précipitent pour le ramasser, et à la moindre observation, ils répondent : « Vous n'voudriez pas que l'gibier d'cheux nous soit pour vous ! » Ah ! les brigands ! ils ne se contentent pas de vous exploiter, de vous faire manger du gigot qui sent le bouc, du lapin qui sent l'étable, et des poulets étiques ; de vous faire boire sous le nom de « vin du pays » — où sont les vignes ? — une piquette affreuse, qui vous arrache le gosier, il faut encore qu'ils essaient de chiper sous votre nez le gibier que vous

Une chasseresse modern-style.

C'est une fervente lectrice de Femina. *Le cachet de sa « tenue de chasse » l'indique suffisamment.*

maine qui précéda l'ouverture; draps des morts, pantières, miroirs à acétylène, ont fonctionné avec ardeur et, samedi soir, on pouvait voir se dirigeant vers Paris une immense voiture de maraîcher chargée de paniers regorgeant de perdreaux !

PAUL MÉGNIN.

Au lièvre ! au lièvre !

Embuscade au coin du bois. Le lièvre est signalé ! Mais saint Hubert l'a protégé; il a brûlé la politesse aux brûleurs de cartouches.

Respect à la loi !

Parfois, le garde champêtre, pour montrer qu'il sait son métier, demande aux chasseurs parisiens s'ils ont un permis ! Il aurait peut-être mieux fait de surveiller le braconnage.

La plaie des plaines de la Beauce.

Presque tous les indigènes chasseurs sont de terribles « gars » ; leurs chiens de berger sont admirablement dressés à rapporter leur gibier... et celui des autres chasseurs.

avez tué ! Et ils traitent les chauffeurs de « sauvages » !

En somme, malgré les « chapardeurs » de gibier de la Beauce, malgré la réception cordiale, certes, mais trop primitive des hôteliers, les chasseurs parisiens m'ont paru satisfaits de leur ouverture. Elle eût été plus brillante, si ces braves Beaucerons avaient surveillé un peu leurs plaines dans la se-

Au Mont Ventoux - 21 Kilomètres de côte

Pour la troisième année, l'Automobile Club Vauclusien a fait disputer son meeting de côte du Ventoux. Ce meeting comprenait deux journées de courses. La première était réservée aux touristes et Ollion en est sorti brillamment vainqueur; la seconde était la journée de la vitesse et Rougier en a été le grand triomphateur.

◔ ◔ ◔

JE vous écris ces lignes du sommet du Ventoux, dans l'Observatoire dont le titulaire est peut-être le plus haut abonné de la *Vie au Grand Air*. M. Provane, c'est son nom, est ici depuis quatorze ans. C'est un sportif à

Le sommet du Mont Ventoux le jour de la course de vitesse.

Pas moins de 1500 chauffeurs avaient escaladé les 21 kilomètres de côte pour assister à l'arrivée des concurrents.

n'en point douter, mais il n'y a pas de courses tous les jours sur la rude montagne couverte de neige pendant six mois de l'année, et voilà comment la *Vie au Grand Air* vient en porter l'écho à près de 2.000 mètres de hauteur. Il est assez piquant de constater que dans cette course on voit en général chauffer les moteurs, alors que la moyenne de la température est ici de 18 degrés au-dessous de zéro.

Aujourd'hui même, par un terrible soleil, il n'y fait guère chaud encore, et pourtant les moteurs n'ont pas froid, je vous l'assure. C'est qu'il y a pour les mettre en train mieux que le soleil, il y a la côte, et une côte comme on en voit peu.

C'est d'ici qu'on peut en saisir le grandiose. De la terrasse de l'Observatoire on domine toute la plaine et les maisons nous apparaissent grosses comme des joujoux. Ce petit lacet blanc au fond là-bas, c'est la route, et ces petits panaches de fumée qui courent de temps

L'entraînement.

Le Blon essaie la côte en remorquant dans une brouette notre collaborateur G. Prade. M. Audistère chronomètre le temps de ce recordman nouveau genre.

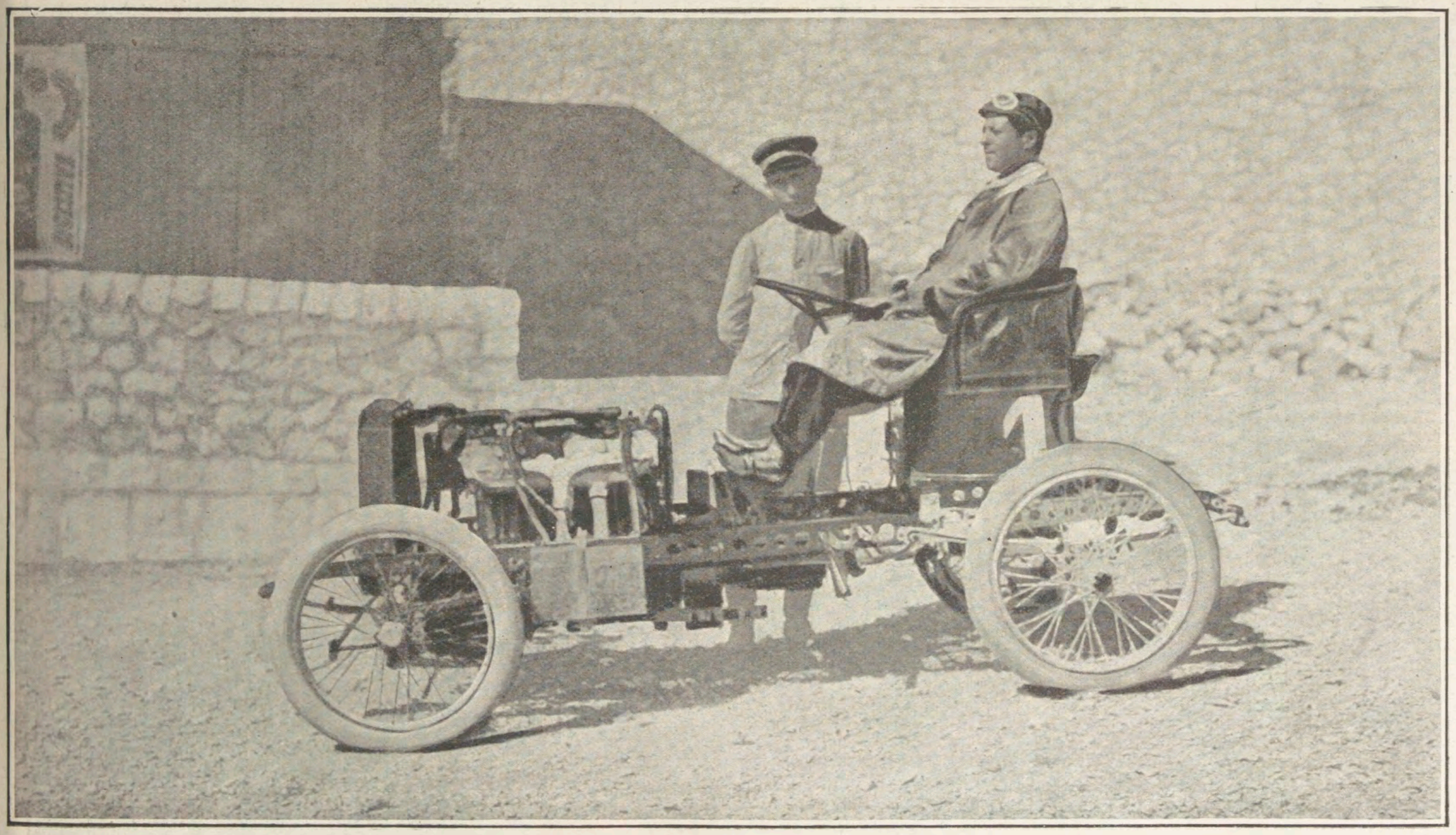
Un qui la trouve mauvaise.

Après sept heures de marche, la pauvre rossinante arrive toute fourbue au sommet du Ventoux. Le conducteur, lui aussi, finit par la trouver mauvaise.

Au sommet du Ventoux.

Hemery, vainqueur de la catégorie voitures légères, sur sa voiture Darracq, *munie de pneumatiques* Michelin *et du refroidisseur cloisonné* Grouvelle et Arquembourg, *attaque le dernier virage avant l'arrivée. Hemery a gravi la côte en 22 m. 26 s. 1/5, battant le record de l'an dernier.*

Inghilbert, vainqueur de la catégorie motocyclettes (vitesse)
sur sa motocyclette Griffon, *couvrant les 21 kilom. 600 du parcours en 32 m. 20 s. 1/5, battant de loin le précédent record.* (*41 m. 51 s. 3/5.*)



Albert, vainqueur de la catégorie voiturettes,
sur sa voiturette Darracq, *munie de pneumatiques* Michelin, *et du radiateur cloisonné* Grouvelle et Arquembourg. *Albert a couvert la distance en 29 m. 59 s. 1/5, battant le précédent record.*

Comment virait un touriste au sommet du Ventoux.
Allure modérée, virage pris très au large.

L'arrivée d'un touriste devant l'Observatoire du Ventoux.

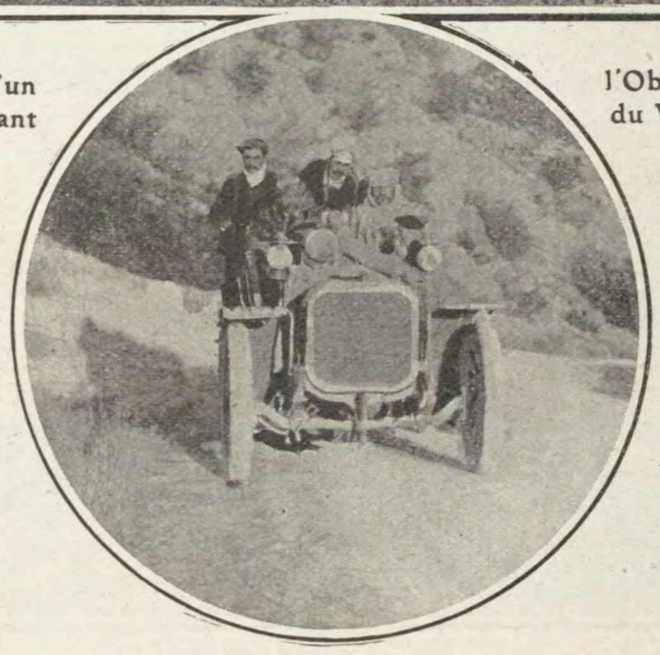
Comment virait Duray, second du classement général.
Virage à la corde et à toute allure.

à autre, ce sont les torrents de poussière que soulève une automobile de course à son passage. Plus près, à gauche, au flanc de la montagne, déserte et pelée comme un paysage d'Arabie, un point noir court, disparaît, reparaît, disparaît encore. C'est une voiture en course qu'on suit de l'œil pendant 7 kilomètres, et tout à l'heure nous entendrons son grondement furieux, nous rendant compte seulement de la valeur de l'effort fourni.

La route du Ventoux est assez difficile, sans que pourtant il y ait un réel et impossible obstacle. Avec des voitures de 20 à 30 chevaux, on n'a pour ainsi dire pas à s'inquiéter des virages. Le pourcentage est tel que la raideur de la pente suffit à mettre le véhicule à la vitesse que demande le virage.

Il n'en est plus de même avec ces engins qui font de 100 à 110 chevaux pour un poids de 1.000 kilos, et avec ceux-là il faut toujours prendre garde.

Aussi, le spectacle fut-il superbe de ces monstres déchaînés à travers la terrible montagne, bondissant de



M. Ollion, premier du classement général des touristes.

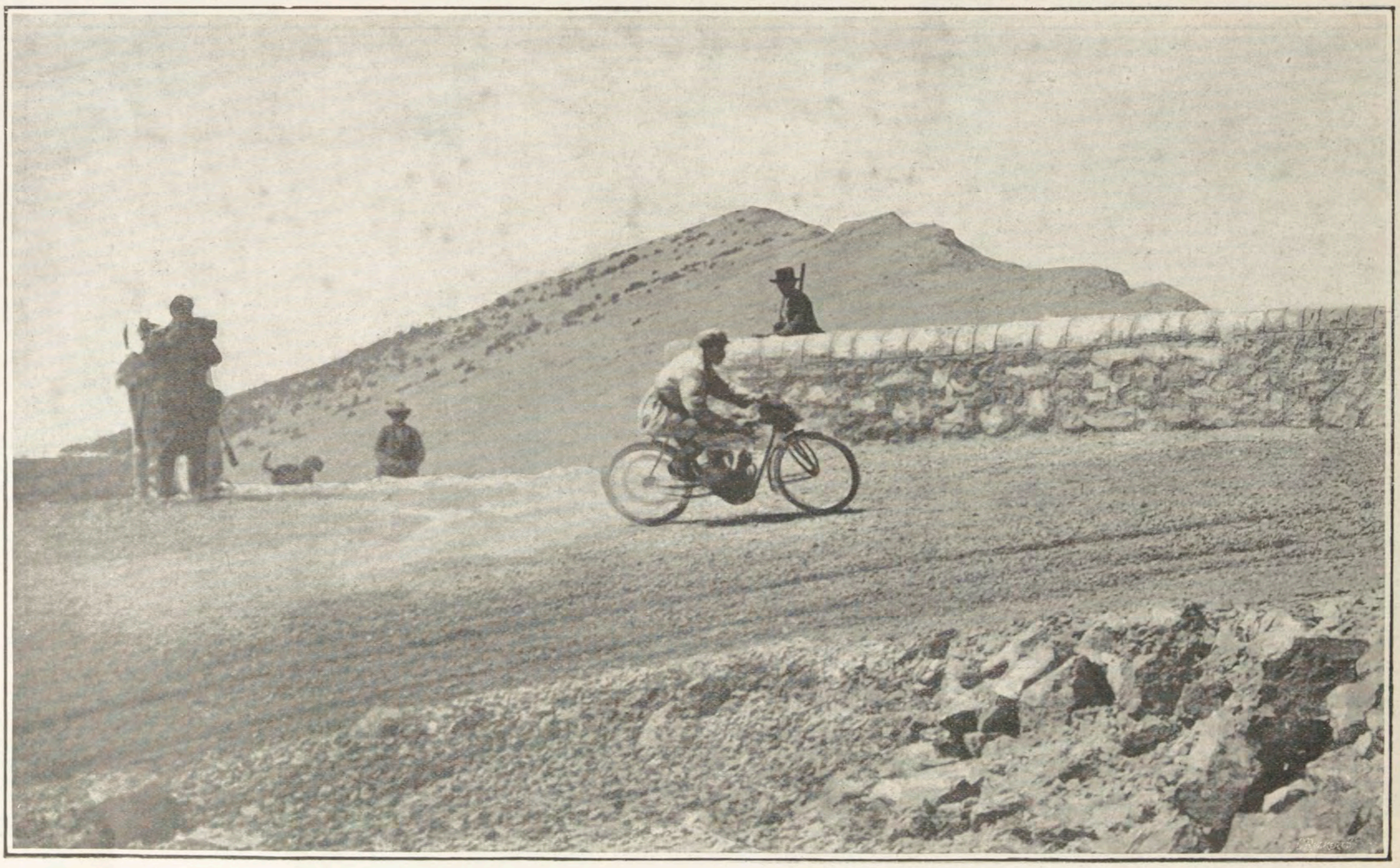
tournants en tournants et montant en 20 minutes à 1900 mètres d'altitude, par 21 kil. 600 de route.

Au cours de la première journée, nous eûmes à enregistrer les victoires de Lamberjack, sur sa Griffon, et de Ollion qui enlevait la première place du classement général. La deuxième journée, celle de la vitesse, a consacré une fois de plus, l'habileté et la science de Rougier, conducteur hors pair, en même temps qu'elle plaçait au tout premier rang des grandes marques la maison Turcat-Méry, déjà si bien classée.

Derrière Rougier, Duray s'est classé second, sur Darracq. La marque Darracq s'est mise en ligne dans trois catégories ; elle en a gagné deux : les voitures légères, avec Hémery, dans un temps qui l'approche de Rougier et Duray ; les voiturettes avec Albert.

Enfin, et à défaut de Lamberjack, arrêté par une crevaison, Inghilbert, un jeune, courageux et hardi, enlève sur Griffon la catégorie motocyclettes.

GEORGES PRADE.



Lamberjack, vainqueur de la catégorie touristes (motocyclettes).
couvrant les 21 kilom. 600 de la côte, en 51 m. 17 s. 3/5, sur sa motocyclette Griffon.

Les Etapes de l'Entraînement

Les récents et terribles accidents qui ont marqué les courses cyclistes avec entraîneurs ont fait de la question des engins d'entraînement la question du jour.

Nous avons donc jugé intéressant de consacrer un article documentaire à l'histoire de l'entraînement et des divers engins qui se sont succédé sur les vélodromes depuis les débuts de cette innovation, depuis la modeste bicyclette jusqu'à la motocyclette de 24 chevaux.

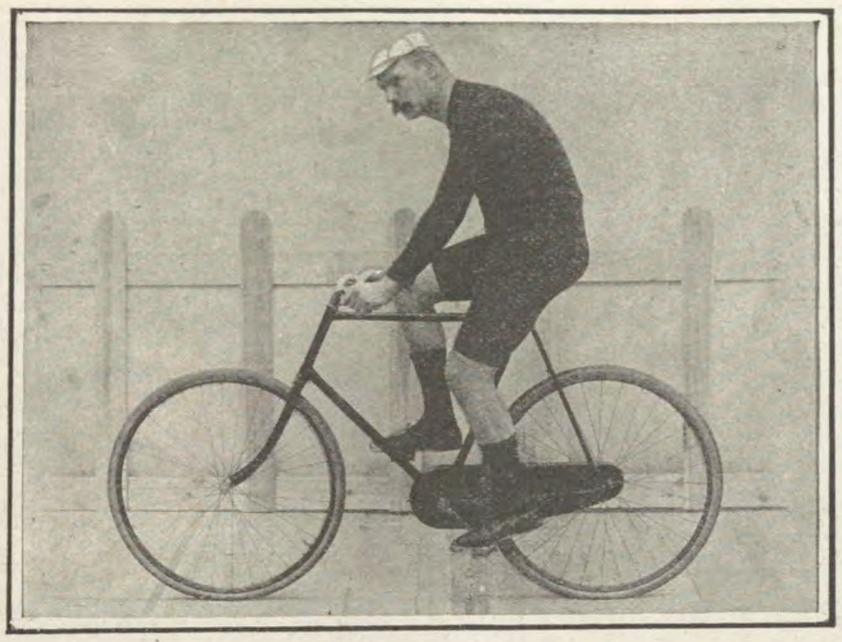
◆ ◆ ◆

L'APPARITION de l'entraîneur dans les courses cyclistes aux environs de 1890 fut-elle un bien ou un mal ?

Grave question qui a donné lieu depuis bien des années dans notre petit monde à des controverses ardentes, mais qui n'en ont pas fait avancer la solution, puisqu'elle est aussi discutée qu'à l'époque — voilà quelque douze ans — où Zimmerman prouvait à Barden qu'il était de taille à triompher, lui tout seul, d'un adversaire se servant d'entraîneurs. Il est vrai que nous en étions alors au simple tandem humain, derrière lequel un homme de la classe du célèbre Américain pouvait se payer le luxe de coller en « seconde position », alors qu'il n'eût pas tenu cent mètres sur la roue de Barden, si celui-ci avait été précédé par une de nos motocyclettes actuelles.

Ainsi qu'il est dit plus haut, il faut placer vers 1890 les premiers et timides essais d'introduction de l'entraîneur dans le sport cycliste. A ce moment, ce sport commençant à se développer, on s'aperçoit quel rôle y joue la tactique et l'on apprend que le coureur d'une endurance médiocre, mais possédant un bout de vitesse, parvient à triompher presque infailliblement, même sur de longs parcours, d'un adversaire dont les qualités de résistance sont inépuisables, mais à qui le « finish » fait défaut. Il lui suffit de bien se placer dans le sillage de son adversaire et de n'en plus bouger, quoi qu'il arrive, avant que la cloche indique le moment de l'effort final.

Le jour où les « malins » de l'époque, tels de Civry et Charron (pour rester en France), apprirent ainsi à pratiquer la course d'attente qui répondait si bien à leurs aptitudes, la nécessité de l'entraîneur apparut comme un facteur nouveau destiné à rétablir l'égalité entre le sprinter pur et le coureur de fond. Beaucoup pensent aujourd'hui que le but se trouva dépassé, sinon dès le commencement de l'innovation, au moins peu après ; que l'entraînement, loin de rétablir l'égalité rêvée, n'a fait que creuser plus profondément le fossé qu'on avait rêvé de combler, et qu'il constitue un mal, dont le moins qu'on en puisse dire est de le proclamer, en les circonstances actuelles, nécessaire.



1890. — Le premier engin d'entraînement, la bicyclette.
Jules Dubois, le héros de nombreuses rencontres sensationnelles.

1894. — Le fameux tandem Rudeaux-Hildebrand qui fit gagner à Linton, contre Huret, la course de six heures restée célèbre.

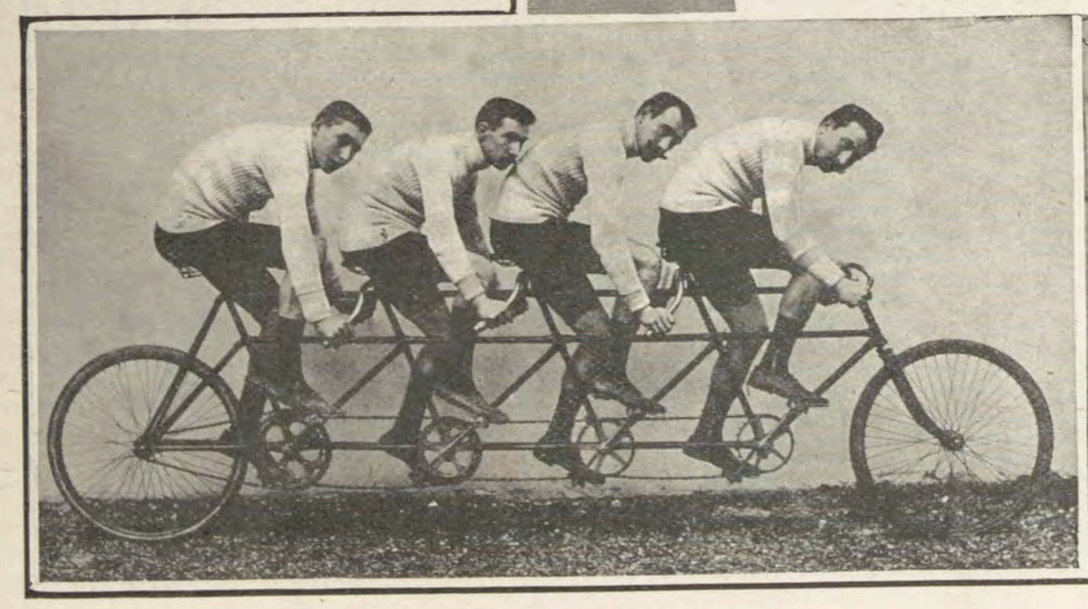
1896. — L'apparition des triplettes.
Bouhours derrière ses entraîneurs, au vélodrome d'Hiver des Arts Libéraux.

La première épreuve importante en France, dans laquelle cette innovation fut apportée, est la course Bordeaux-Paris qui, en mai 1891, inaugura cette glorieuse série que de récents événements semblent malheureusement devoir ternir. Les sportsmen qui en suivirent les péripéties se souviennent certainement que sous ce rapport surtout, Mills, Holbein et autres cracks anglais donnèrent à nos hommes des leçons dont ils devaient d'ailleurs rapidement faire leur profit.

Sur la piste — constatation assez curieuse — l'adoption des entraîneurs dans les courses n'eut guère lieu que deux ans plus tard, vers 1893. Comme épreuves classiques, il faut aller jusqu'en juin 1894, lors de la création du Bol d'Or, due à notre rédacteur en chef, Marcel Viollette, pour les voir entrer en scène, et le Championnat de France couru la même année fut le premier de la série dans lequel les entraîneurs furent admis.

Et cependant, le système avait déjà fait du progrès, puisque les simples bicyclettes, qui l'année précédente menaient Jules Dubois et Stéphane à l'assaut du record de 24 heures sur la piste de l'ancien Buffalo, avaient déjà été secondées, puis supplantées par les tandems.

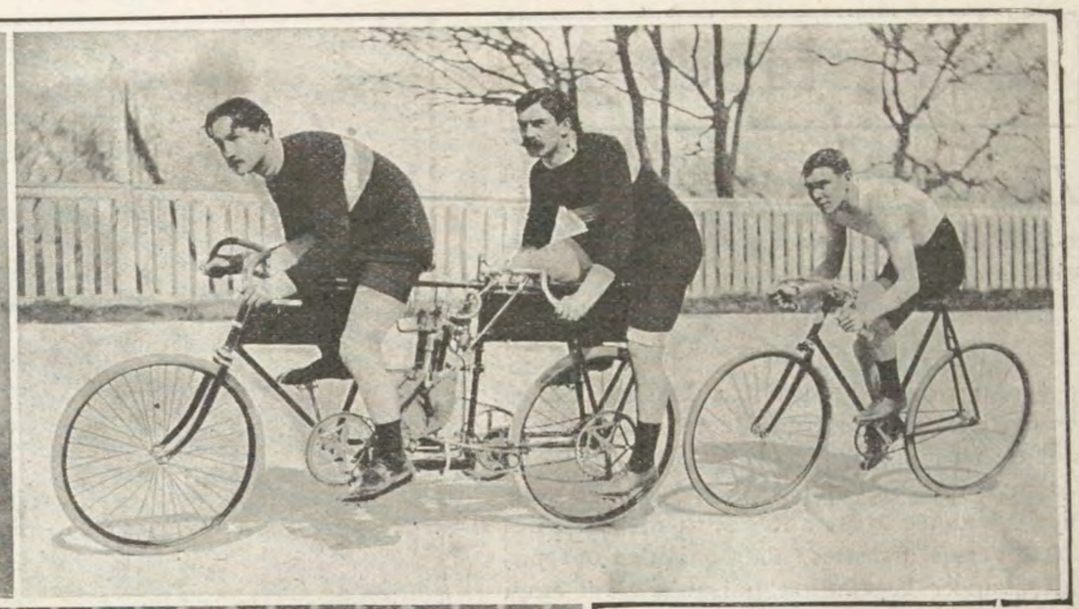
Dans cet ordre d'idées, la palme revient sans conteste à la fameuse équipe Rudeaux et Hildebrand, qui entraîna le regretté Arthur Linton dans toutes ses courses. Une de leurs prouesses, entre autres, est restée légendaire : la course de six heures à Buffalo en juin 1894 où ils entraînèrent le vaillant Gallois pour ainsi dire de bout en bout, lui faisant battre à la fois son redoutable adversaire Huret et le record du monde.



1897. — La quadruplette Ellinov, une des plus célèbres de l'époque.

1898. — La quintuplette Dacier, entraîneur d'Edouard Taylor et Collomb.

1899. — **Le premier engin mécanique.**
Le tandem électrique, monté par Dacier et Hunter.



1900. — **Le tandem à pétrole.**
L'équipe Cabaillot-Marks, entraîneurs de Tom Linton.

1901. — **La transition.**
Le tricycle à pétrole de Bertin, qui fit de Baugé le héros de la saison.

Avec la prochaine étape de l'entra nement, nous entrons dans la période où la course cycliste étant devenue une profession des plus rémunératrices pour ses champions, l'entraînement devient un métier, d'où disparaît vite cet élément de sportsman amateur. Sans avoir recours encore à d'autre moteur que la force musculaire, on augmente les dimensions des machines multiples, c'est-à-dire le nombre des équipiers, afin d'augmenter la vitesse, et nous voyons successivement défiler sur nos vélodromes les triplettes, les quadruplettes et les quintuplettes. A simple titre documentaire, car leur usage ne fut jamais courant, il convient de mentionner ici les sextuplettes, voire même les décuplettes dont un ou deux échantillons virent le jour en Amérique.

C'est l'âge, presque héroïque aussi celui-là, des « teams » formidables levés à frais énormes par les coureurs ou les maisons de commerce, tel ce fameux team Dunlop qui vint plusieurs fois à Paris et qui se composait d'une demi-douzaine de quadruplettes, dont les vingt-quatre hommes étaient dressés et conduits en piste comme des soldats à la bataille.

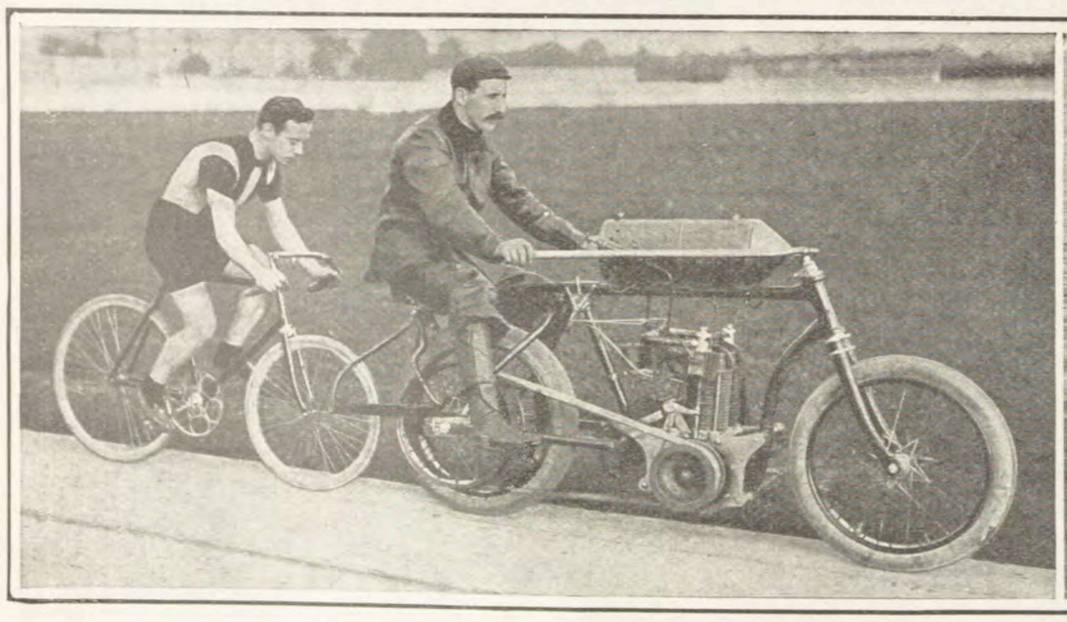
Mais, on a tâtonné longtemps avant d'arriver à la motocyclette actuelle, et un coup d'œil sur les photographies ci-contre permettra de voir que du petit moteur électrique, dû à l'ingéniosité de l'entraîneur-inventeur Pingault, on a passé au moteur à pétrole, et du tandem (instrument que Robl et plusieurs autres coureurs allemands emploient encore aujourd'hui) au tricycle illustré par Baugé et son entraîneur Bertin, avant d'arriver à la motocyclette, engin d'entraînement qui toucherait à la perfection, n'était le danger qu'il comporte, en raison de son poids et de sa vitesse.

Ces deux derniers coefficients sont allés croissant, tant et si bien que moins de trois années d'usage (la motocyclette a été lancée par le Vélodrome Buffalo en 1902) ont suffi pour provoquer une réaction dont les derniers accidents ont souligné la nécessité. Voilà pourquoi nous voyons aujourd'hui un certain nombre de vélodromes ou organisateurs de courses débarrasser les engins entraîneurs de tous les abris, coupe-vent ou autres, D'autres, allant plus loin encore, limitent le poids des motocyclettes de façon à interdire les allures de train rapide.

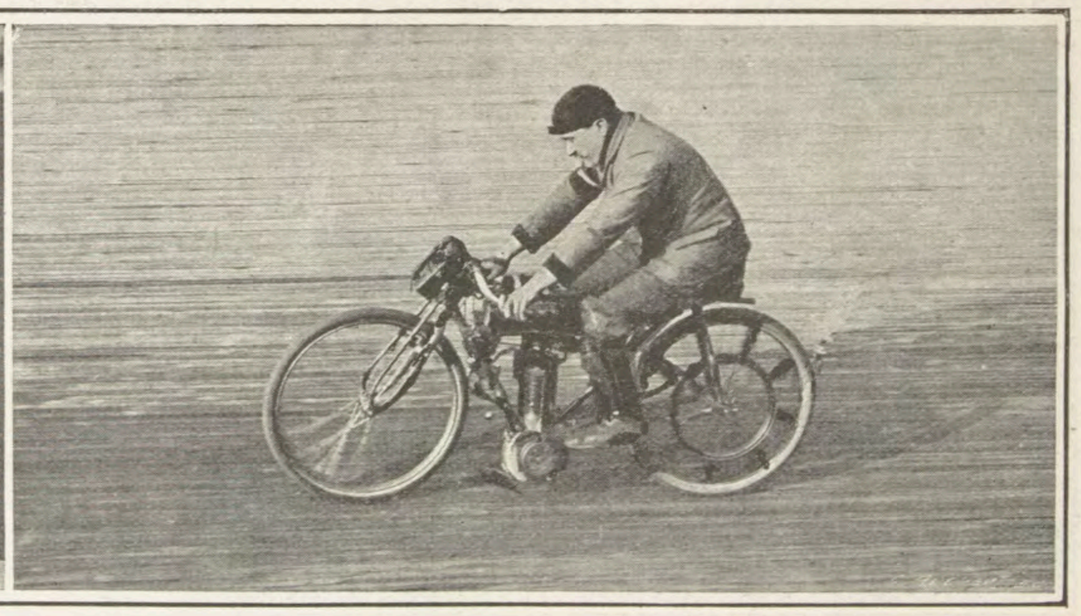
Car, en fin de compte, et ceci nous ramène à la controverse du début, les vitesses atteintes actuellement offrent-elles quelque valeur au point de vue sportif et sont-elles un critérium de la valeur de nos champions? En d'autres termes, Walthour et Bruni sont-ils meilleurs en 1904 que Michael et Arthur Linton en 1894? C'est plus que douteux!

VICTOR BREYER.

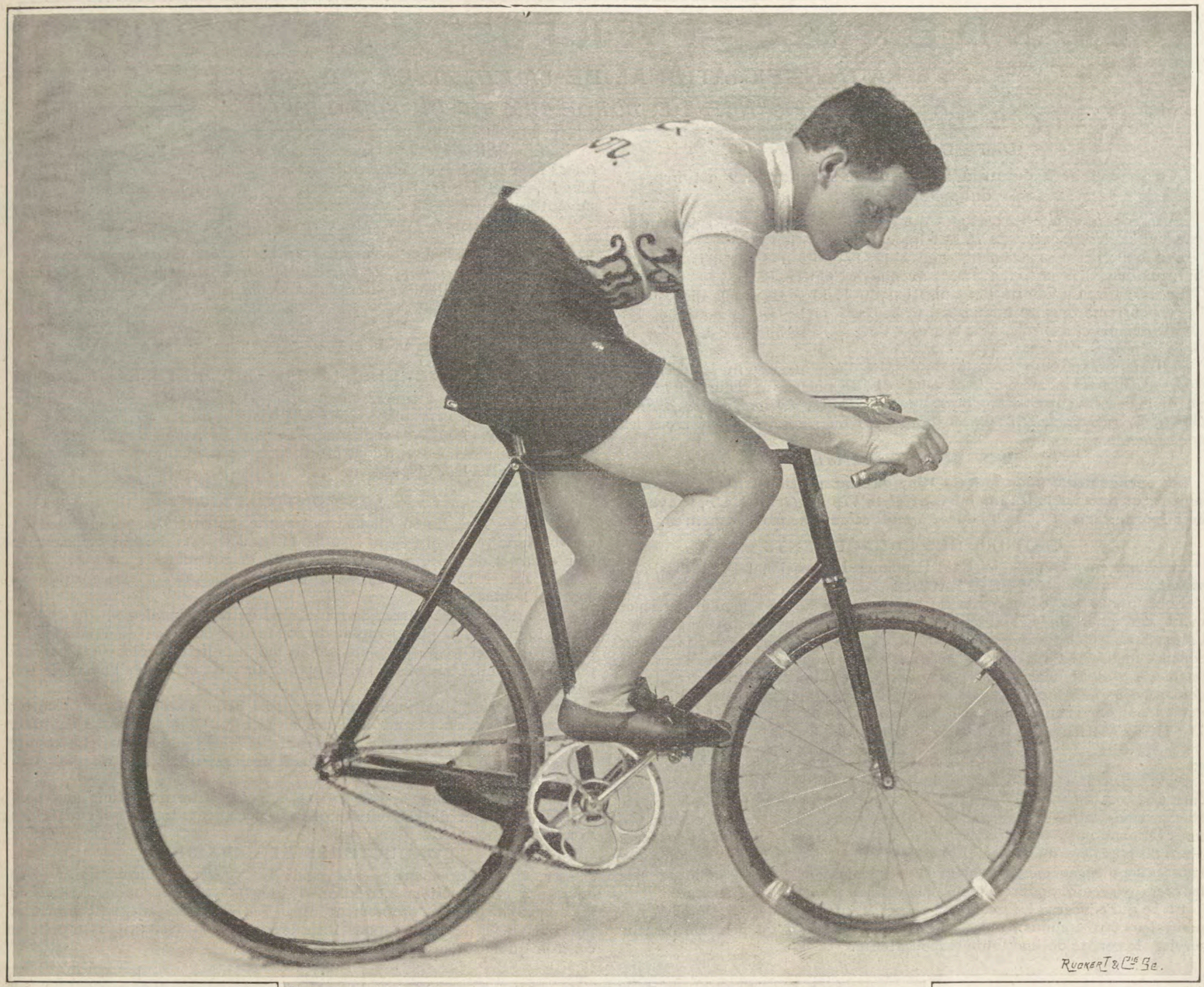
1902. — **La motocyclette avec coupe-vent.**
Contenet, recordman de l'heure, derrière Marius Thé.



1904. — **La grosse motocyclette sans coupe-vent.**
Celle adoptée par le Vélodrome du Parc des Princes.



1904. — **La motocyclette légère.**
Essayée sans grand succès dimanche, par le Vélodrome Buffalo.



Leander, le célèbre stayer américain, qui vient de trouver la mort à Paris, au cours d'un match contre Walthour et Bruni.

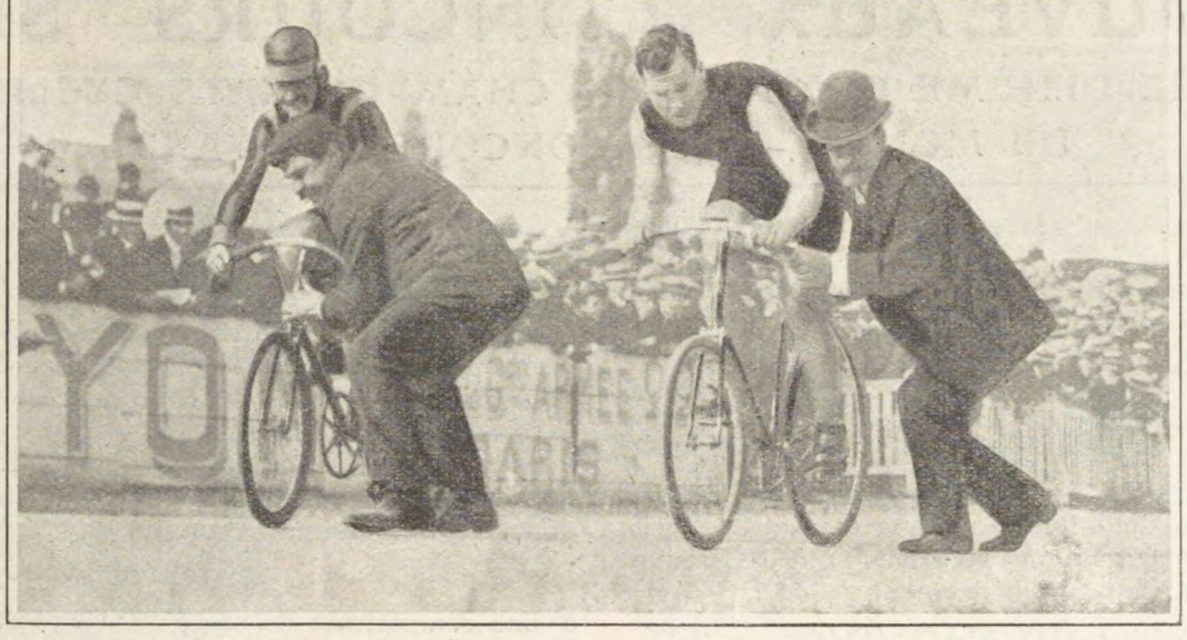
GEORGE

LEANDER

De même que presque tous les autres sports ou exercices violents, la course cycliste comporte une certaine proportion d'accidents dont quelques-uns mortels. Et ces temps derniers, la liste de ceux-ci s'est malheureusement trop allongée, par suite des vitesses de plus en plus grandes atteintes en raison de l'emploi des engins d'entraînement actuels.

Cependant, les vélodromes parisiens avaient été jusqu'ici particulièrement heureux, puisque, malgré leur nombre très élevé, les réunions organisées chez eux, depuis plus de douze ans, n'avaient pas été marquées d'une seule chute mortelle. Il a fallu le triste accident survenu au Parc des Princes, il y a eu dimanche huit jours, et dont le pauvre coureur américain Leander a été la victime, pour rompre une si heureuse série. Espérons que la fatalité s'arrêtera là.

Voici les circonstances exactes dans lesquelles s'est produit l'accident. Après de nombreux incidents sur lesquels il est inutile de revenir, la course de l'heure qui réunissait comme concurrents Leander, Bruni et Walthour, déroulait enfin ses péripéties régulières, et Leander, qui avait pris le commandement dès le signal, s'en allait à une allure folle, doublant et redoublant ses deux rivaux. Un peu après le trentième kilomètre, son entraîneur Cissac, en voulant passer Bruni, augmenta encore la vitesse, de telle sorte que Leander se trouva légèrement décollé. Avec le courage qui était sa plus remarquable qualité de coureur, l'Américain donna un effort terrible pour revenir sur son entraîneur, mais ce faisant, il marqua une légère embardée et fut précipité sur le ciment, la tête la première, avec une violence inouïe. Relevé sans connaissance, le pauvre garçon fut transporté à l'infirmerie du vélodrome et de là à l'hôpital Beaujon, où son état fut immédiatement jugé désespéré en raison de terribles lésions au cerveau. En effet, l'infortuné coureur ne reprit jamais connaissance un seul instant et expira le mardi matin, environ trente-six heures après sa chute.



La dernière course de Leander (21 août 1904, Vélodrome du Parc des Princes).
Le départ de la course de l'heure au Vélodrome du Parc des Princes. C'est au cours de cette épreuve que Leander fit la chute qui a causé sa mort.

Sur le désir de sa famille qui habite Chicago, le corps a été envoyé en Amérique, et un service funèbre auquel assistaient tous les camarades du défunt et un grand nombre de sportsmen a été célébré à Paris samedi dernier. Le malheureux Leander meurt à l'âge de 25 ans, en plein épanouissement de sa gloire sportive. C'était un grand et superbe athlète qui depuis son arrivée à Paris, environ six semaines avant sa mort, avait su se révéler comme un des plus remarquables champions de demi-fond que l'Amérique nous ait envoyés.

VICTOR BREYER.

BORDEAUX-PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

DATE DE L'ÉPREUVE

Le départ sera donné à Bordeaux le dimanche 9 octobre, dans la matinée.

Nous enverrons à toute personne qui en fera la demande le Règlement et une feuille d'engagement du Raid Hippique International.

Des bulletins d'engagement sont à la disposition des sportsmen aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris.

Le secrétaire du Comité d'organisation du Raid se tient à la disposition des concurrents tous les lundis, de 10 heures à 11 heures du matin, et les mardis, jeudis et samedis, de 4 heures à 5 heures, aux bureaux de la *Vie au Grand Air*.

M. Guignot, secrétaire adjoint du Comité d'organisation du Raid Hippique, se tient tous les mercredis et vendredis, de 4 heures à 6 heures, à la disposition des concurrents aux bureaux de la *France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 10, rue Porte-Dijeaux, à Bordeaux, où sont également reçus les engagements.

LES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris sont reçus tous les jours aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er), de 9 heures à midi et de 2 heures à 6 heures.

CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris seront reçus jusqu'au 15 SEPTEMBRE 1904.

Nous prions les concurrents de hâter l'envoi de leur feuille d'engagement, car, pour obtenir la réduction la plus grande possible auprès des Compagnies de chemins de fer, réduction qui s'appliquera aussi bien aux concurrents qu'aux chevaux et voitures, nous devons faire auprès des Compagnies certaines démarches. Or, nous n'apprendrons à personne que des démarches, quelles qu'elles soient, auprès des administrations publiques, demandent un certain temps ; c'est la seule raison qui nous a fait fixer au 15 SEPTEMBRE 1904 la date de la clôture des engagements.

LES ASSURANCES

ART. 15 du Règlement. — Par les soins du comité, et aux frais des concurrents, tous les chevaux seront assurés contre les accidents qui pourraient leur survenir tant en cours de route que dans le transport en chemin de fer. Cette assurance a été consentie par le Lloyd anglo-français moyennant 1 0/0 de la valeur du cheval. Les concurrents n'auront qu'à indiquer sur leur feuille d'engagement la valeur de leur cheval et le Lloyd anglo-français leur fera parvenir la police d'assurance valable pour la durée du Raid.

En ce qui concerne les accidents causés à autrui, les dégâts ou délits qui pourraient être commis par les conducteurs, cavaliers ou personnes à leur service, le comité décline toute responsabilité.

N. B. — Prière d'ajouter la somme de *deux francs, dix centimes : deux francs* pour la police et 0 fr. 10 de timbre ; car l'assurance consentie par le Lloyd anglo-français, faite spécialement pour notre Raid, sera établie suivant les formes légales.

L'ITINÉRAIRE

ART. 6 du Règlement. — *Les concurrents devront suivre exactement l'itinéraire indiqué, sous peine de disqualification.* L'itinéraire fixé est le suivant : Bordeaux, Libourne, Coutras, Angoulême, Cognac, Saintes, Rochefort, La Rochelle, Niort, Poitiers, Châtellerault, Tours, Blois, Orléans, Dourdan, Versailles.

Soit : 800 kilomètres environ.

LE SERVICE PHARMACEUTIQUE VÉTÉRINAIRE

C'est l'importante droguerie-pharmacie vétérinaire Méré, de Chantilly, à Orléans, qui a bien voulu se charger d'assurer le service pharmaceutique vétérinaire dans les divers contrôles de la route Bordeaux-Paris.

Nos concurrents peuvent donc être assurés de la qualité des médicaments qui seront mis à leur disposition.

LES CONTROLES

ART. 9. — Tous les 60 kilomètres environ, un contrôle avec infirmerie et maréchalerie vétérinaires sera installé. Les concurrents devront y faire viser leur « carnet de route » et signer la feuille de contrôle.

ART. 10. — Toute réclamation en cours de route devra être adressée au contrôle le plus voisin.

ART. 11. — Sur le carnet de route, qui, outre le signalement du cheval, sa photographie, la photographie du conducteur ou du cavalier, contiendra une carte très claire du parcours, seront indiqués les contrôles où le concurrent devra obligatoirement faire apposer un visa et porter l'heure de son passage.

En outre, les hôtels, auberges et autres lieux susceptibles de recevoir hommes et chevaux seront indiqués en face du nom de chaque contrôle, ainsi que les prix consentis par lesdits hôteliers ou logeurs. Le comité s'efforcera d'obtenir dans tous ces lieux des prix de faveur réservés *uniquement* aux concurrents.

Du reste, les commissaires locaux et contrôleurs donneront aux concurrents, au sujet de la nourriture et du logement, toutes les indications nécessaires.

CONDUCTEURS ET CAVALIERS

ART. 18 du Règlement. — Le poids du cavalier — selle comprise — ne devra pas être inférieur à 67 kilos. Toutes les voitures sont admises, sauf les sulkys de course proprement dits. En cas d'accident, le conducteur pourra changer de voiture, mais il en devra faire la déclaration au premier contrôle qu'il rencontrera sur sa route.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

NOTRE DIXIÈME CONCOURS — CHAMPIONNATS CYCLISTES DU MONDE — LES CONCOURS SUIVANTS

Ainsi qu'on le sait, notre concours actuel concerne les Championnats-Cyclistes du Monde.

Rappelons-en une dernière fois les conditions, la clôture devant avoir lieu vendredi prochain. Les

CHAMPIONNATS CYCLISTES DU MONDE

seront courus les 3, 7 et 10 septembre, sur la piste du Crystal Palace, à Londres.

Le grand meeting classique comporte, on le sait, quatre championnats : vitesse amateurs et professionnels, demi-fond amateurs et professionnels, championnats dans lesquels toutes les nations sportives vont se trouver représentées. Il s'agit pour nos pronostiqueurs de deviner

QUELLES SONT LES NATIONS

qui enlèveront les trophées si enviés. Subsidiairement et au cas de dead-heat, nous demandons à nos lecteurs de répondre en outre à une autre question qui servira à déterminer le classement exact.

Voici d'ailleurs les trois questions qui constituent le concours :

1° Entre combien de nations se partageront les quatre Championnats du Monde 1904?

2° Quelles seront ces nations?

3° Quel sera le temps du Championnat de 100 kilomètres professionnels (entraînement par motocyclettes légères)?

Suivant la tradition, les réponses doivent nous parvenir par

cartes postales et non autrement

Le concours sera clos vendredi prochain, 2 septembre, c'est-à-dire que les cartes postales devront porter le timbre de la poste, en date dudit jour, au plus tard. Le gagnant du concours recevra CENT FRANCS en espèces, le second vingt-cinq francs.

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, le grand succès de nos concours nous a décidé à les rendre hebdomadaires. A partir du concours ci-dessus, donc, nos lecteurs seront conviés

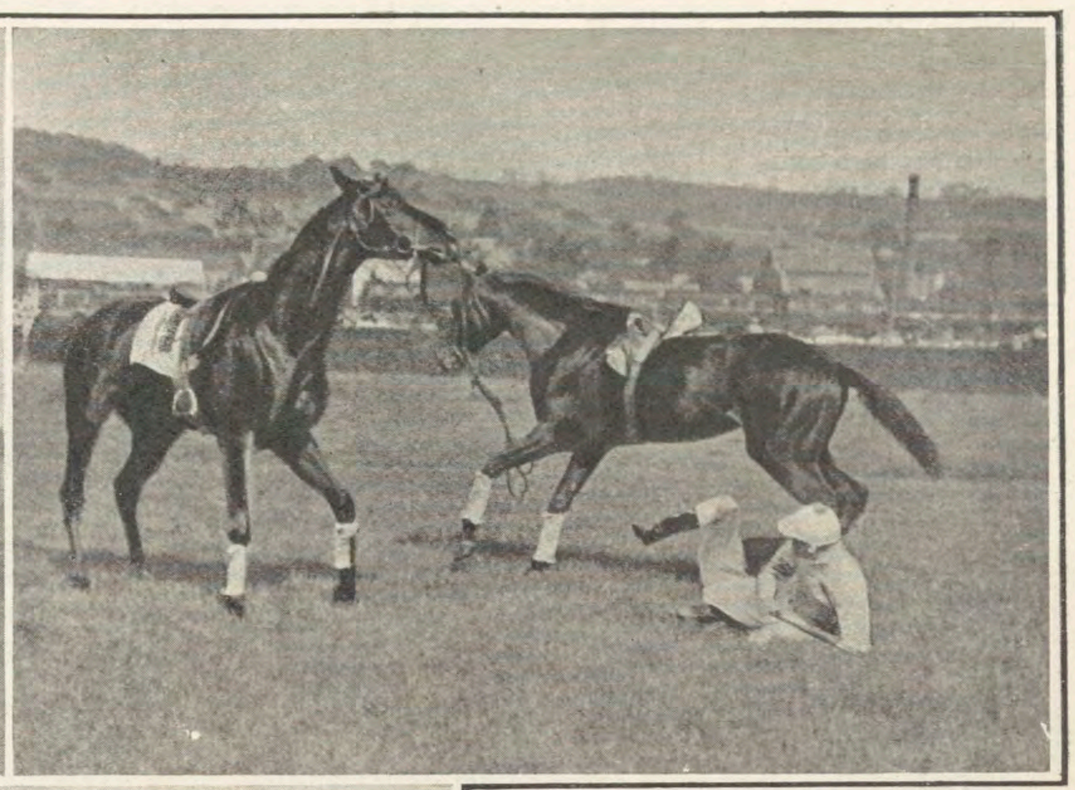
toutes les semaines

à une compétition de ce genre. De plus, nous organiserons, chaque année, deux concours d'honneur auxquels seront admis les cinquante premiers classés de chaque concours hebdomadaire et dont le premier prix sera un objet sportif d'une valeur de MILLE FRANCS.

Le premier de ces concours se fera en avril prochain. Nous y reviendrons en détail d'ici là.

L'Excursion Omnium. — Le Concours de Photos.

C'est M. Boudoncle, 14, rue Notre-Dame-des-Victoires, à Paris, qui est sorti vainqueur de ce concours avec la photographie du groupe des cyclistes que nous avons publiée. La médaille de vermeil est à sa disposition à l'*Auto*



Le deuxième prix de la Société des Steeple, à Deauville. Le saut du contre-bas.
Au premier plan, Laran et Pierrot III, tombés.

Le vainqueur du Grand Steeple de Deauville (10.000 fr. — 4.700 m.)
Lancier III, *par Clover et Lady Elsie. Propriétaire, M. Max Bouchy ; entraîneur, Collier ; jockey, A. Flint.*

Après le saut.
Laran et Pierrot III, tombés, s'arrêtent, tandis que leurs jockeys, F. Hall et H. Holt se relèvent tant bien que mal,

La Fin du Meeting Normand

Dimanche, c'est la réouverture de Longchamp. Le meeting normand s'est terminé à Dieppe très brillamment, malgré la concurrence terrible de Bade.

LORSQUE Deauville aura augmenté la valeur des allocations de ses grandes épreuves, le meeting normand reprendra certainement sa physionomie d'antan, d'autant plus que le comité des courses de Bade vient de décider, devant les succès répétés de nos couleurs de l'autre côté du Rhin, de pénaliser les chevaux français et anglais.

C'est encore à Bade que sont allés les meilleurs de nos spécialistes du steeple ; la casaque rouge de M. Liénart a triomphé dans cette belle épreuve avec El Pato Réal, et tous les ans, cependant, M. Liénart envoyait des chevaux sur la côte normande. Aussi, le Steeple-Chase de Deauville, doté de la modeste allocation de 10.000 francs, n'a-t-il été disputé que par cinq concurrents d'ordre modeste, et c'est Lancier III, à M. Bouchy, qui a triomphé, battant Ulster, Hexamètre, Léon et April, qui à eux cinq valaient à peine les 10.000 francs du prix.

Dieppe a été plus suivi encore que les années précédentes. Son hippodrome se classe définitivement, malgré les difficultés de son parcours de steeple.

A Dieppe, la première réunion a été contrariée par le mauvais temps, mais les organisateurs du meeting ont eu leur revanche dimanche : un soleil radieux et un ciel d'une pureté d'azur. Les concurrents furent nombreux dans toutes les épreuves et les arrivées bellement disputées.

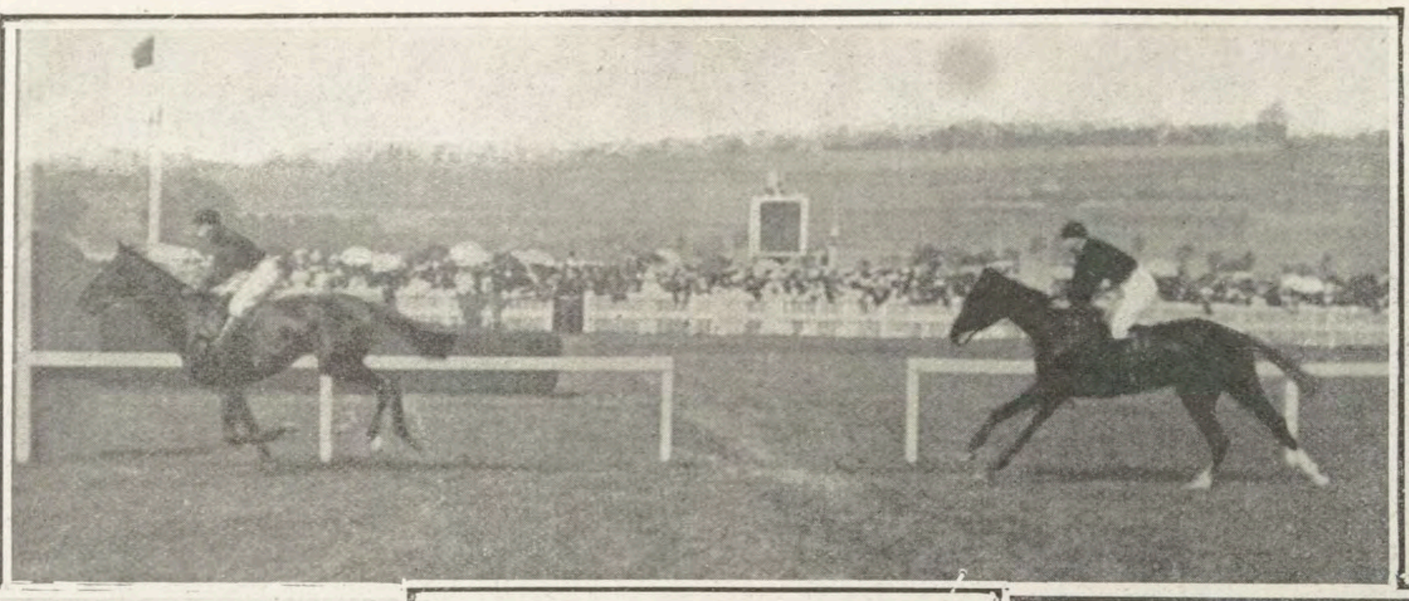
Dans les courses plates, aucune surprise,

M. Fouchard. L'entraîneur W. Flatman. L'entraîneur Milton.
Au pesage de Deauville.

Avant les courses.
Le jockey O'Connor vient de prendre son bain quotidien.

M. de Gheest. M. Hunger. M. Péguant.
Dans l'enceinte réservée, à Deauville.

comme à Deauville, comme dans les épreuves du printemps et de l'été. Les favoris se sont très bien comportés. Dans l'épreuve réservée aux Deux Ans, nous avons même vu une pouliche inédite qui, certainement, fera parler d'elle ; c'est Clyde, une pouliche de Childwick et Common Dance



qui a battu Pois Vert, lequel passe pour le meilleur de l'écurie de M. Marghiloman ; Noleval, qui s'était fort comporté à Deauville, et huit autres concurrents de bon ordre.

Cette jeune sœur de père de La Camargo rappelle beaucoup notre célèbre doyenne, et elle a fait montre d'une écrasante supé-

Clyde, à M. Veil-Picard (Belhouse) — *Pois Vert*, à M. Marghiloman (O. Pratt)

L'arrivée du Prix du Pollet (4.000 fr. — 1.000 m.).

riorité ; elle a de beaux engagements et certains veulent déjà voir en elle une future gagnante du Prix de Diane. C'est peut-être déjà trop présumer, car nous avons encore à voir des inédites dans les grandes épreuves du programme de Longchamp.

Le handicap — Prix Charles-Laffitte — semblait devoir être une promenade pour Moët, à M. Merle,

Au pesage de Dieppe.

Le Grand Coq, fidèle habitué du meeting dieppois, félicite M. E. Veil-Picard de la victoire de sa pouliche Clyde.

La rentrée du vainqueur du Prix Charles-Laffitte.

Moët, *par Champaubert et Mijaurée. Propriétaire, M. A. Merle ; entraîneur, E. Flatman junior ; jockey, O'Connor.*

et le fils de Champaubert a battu tout juste d'une courte tête La Touraine, à M. E. Veil-Picard, et Odon, un modeste prix à réclamer ; il est vrai que O'Connor n'a pas monté Moët comme il a monté Lorlot à Deauville ; peut-être un bain un peu prolongé l'avait-il fatigué !

Pendant ce temps, à Saint-Cloud, les trotteurs profitaient d'un des rares dimanches qui leur reviennent, devant un public d'ailleurs assez restreint.

FRANC PICARD.

Les derniers ordres.

Le prince Murat et son entraîneur Lynham donnent leurs ordres au jockey Wilson.

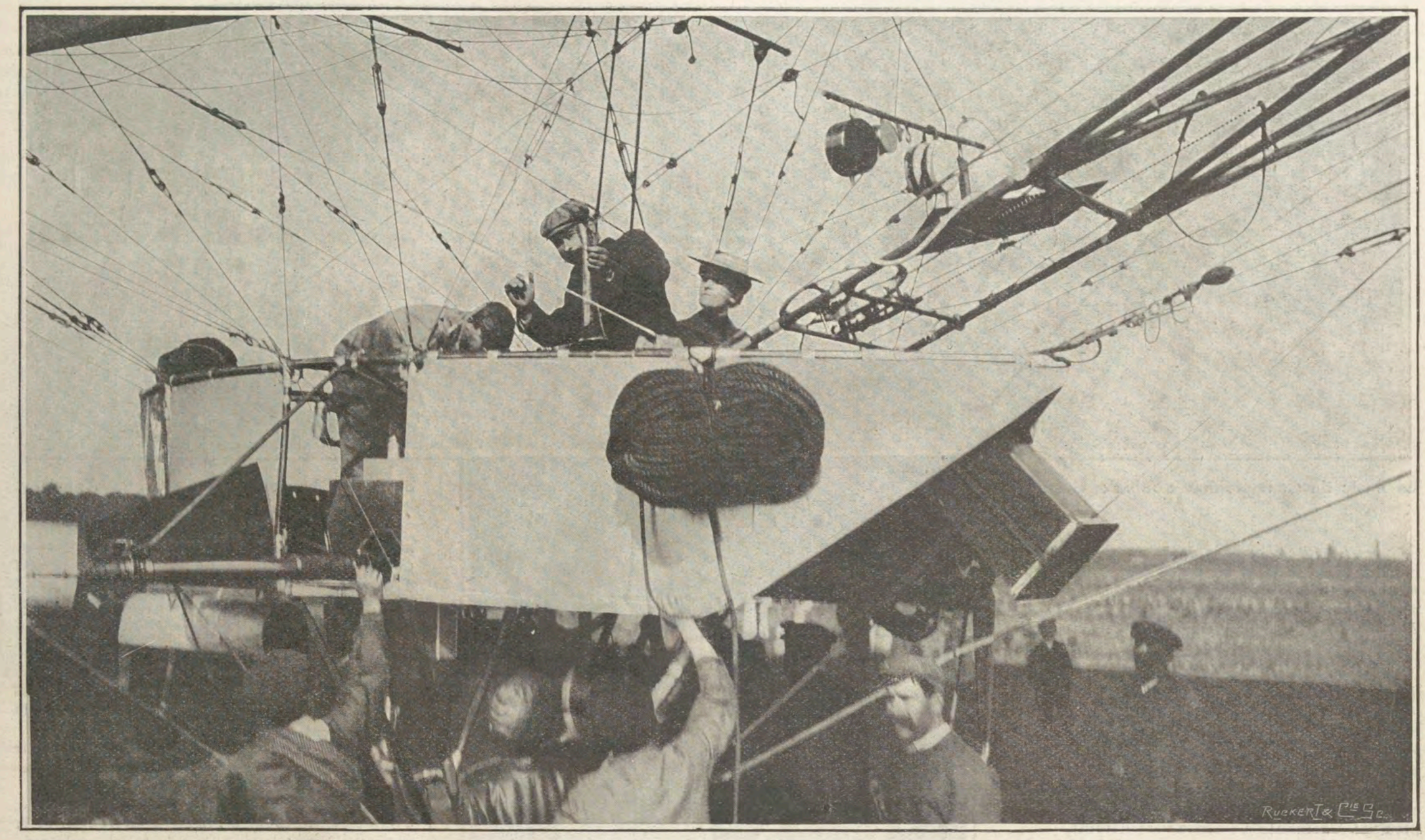
Un apprenti recherché.

Les entraîneurs Davis et George Cunnington se disputent la monte de l'apprenti Lane.

Après le Prix du Pollet.

M. Marghiloman, propriétaire de Pois Vert, second du Prix du Pollet, et son entraîneur Milton.

LES FEMMES EN DIRIGEABLE



Mme Pierre Lebaudy dans la nacelle du *Lebaudy 1904*.

Mme Paul Lebaudy et sa belle-sœur, Mme Pierre Lebaudy, sont les deux premières femmes qui aient osé tenter l'ascension en dirigeable libre. Leur exemple ne manquera pas d'être suivi.

Très rares, autrefois, les ascensions féminines en ballon ordinaire se sont multipliées ces dernières années, comme nos lecteurs ont pu le constater au cours d'une série d'articles sur les « Femmes et le ballon » publiés ici même, il y a quelques mois. La Vie au Grand Air *se flatte, par ailleurs, d'avoir puissamment contribué à cet heureux résultat, par la création successive de ses deux Coupes Challenges de distance pour les femmes aéronautes. Mais jusqu'à présent, aucune femme n'avait encore effectué une excursion en ballon dirigeable libre. L'exemple est donné, maintenant à quand le challenge des femmes en aéronat?*

◆ ◆ ◆

C'est à Mme Paul Lebaudy que revient l'honneur d'avoir, le 20 août, à Moisson, à bord du *Lebaudy 1904*, inauguré brillamment l'accession des femmes à l'automobilisme aérien.

Dans une première ascension, qui dura une vingtaine de minutes, sous la direction du pilote Juchmès, aidé du mécanicien Rey, M. Paul Lebaudy avait tenu, ce jour-là, à recevoir en dirigeable, chose qui ne se voit qu'à Moisson, le baptême de l'air.

A son retour, il est remplacé à bord par Mme Paul Lebaudy, et à 8 h. 30, le grand croiseur aérien s'élève de nouveau, libre de toute attache. Par 90 mètres d'altitude il s'enfuit, dans le bourdonnement continu de ses hélices, au-dessus de la forêt de Moisson, pointe vers La Roche-Guyon et revient stopper à 8 h. 45 à son point de départ. Les hommes de manœuvre, au signal de Juchmès, l'amènent au sol et le réintègrent sous son abri. A sa descente, la gracieuse sportswoman qui, durant tout le voyage, assise près du pilote, lui servit crânement d'aide, est saluée par une chaude ovation des assistants. Pour fêter cette performance désormais historique, quelques coupes de champagne sont joyeusement vidées en l'honneur de la première passagère de ballon automobile.

Le *Lebaudy 1904* en fuite

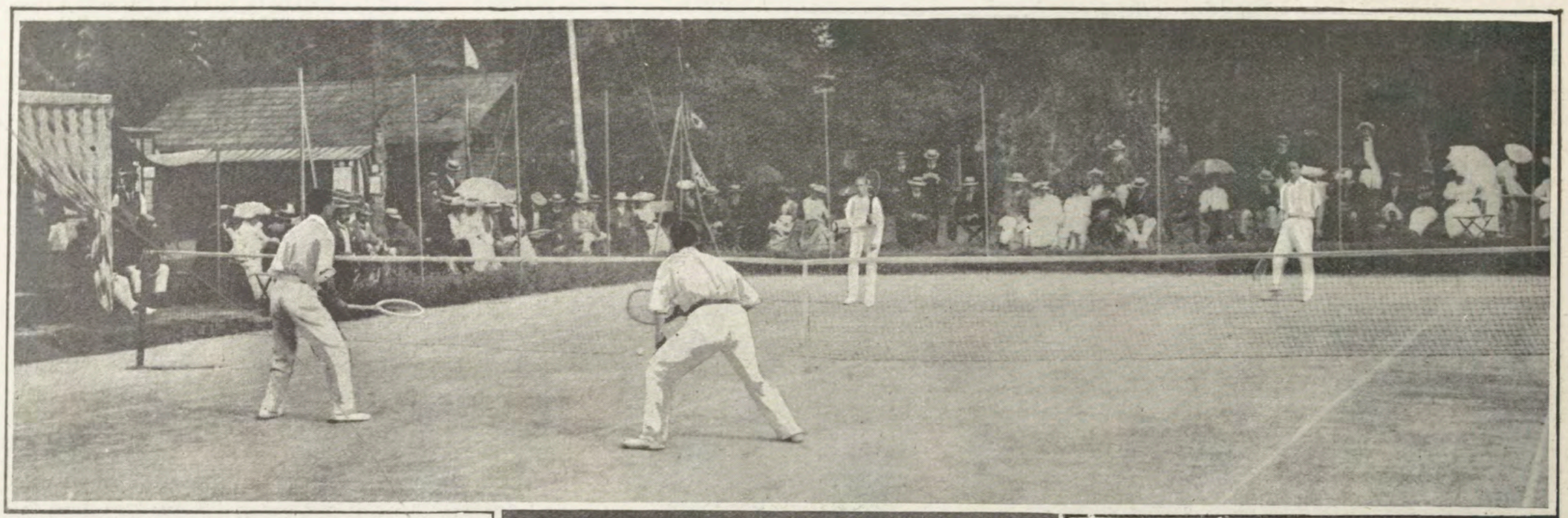
Dimanche dernier, à la suite d'un coup de vent, le dirigeable jaune brisa ses amarres et s'enfuit. Notre photographie représente les habitués du Parc le regardant, avec stupéfaction, disparaître au-dessus de la forêt de Moisson.

L'exemple de Mme Paul Lebaudy était suivi, deux jours après, par Mme Pierre Lebaudy, qui renouvelait vaillamment la prouesse inaugurale de sa belle-sœur. Elle était accompagnée de M. Pierre Lebaudy. C'était la première fois qu'un ballon dirigeable emportait deux voyageurs étrangers à son équipage. Ce premier essai de transport aérien en commun a d'ailleurs parfaitement réussi. Comme le 20 août, le *Lebaudy* file sur la forêt de Moisson avec une horizontalité absolue, sans le moindre tangage; il vire au zénith du château Martin-Le Roy à La Roche-Guyon et revient atterrir, à 7 h. 31, devant le hangar; durée du voyage, 17 minutes. Mme Pierre Lebaudy est donc aujourd'hui la deuxième femme qui ait accompli une ascension libre en dirigeable. Comme sa belle-sœur, elle fut saluée à sa descente de chaleureux applaudissements auxquels il nous sera permis de joindre les nôtres, en y associant tous ceux dont la collaboration féconde permit d'atteindre ces magnifiques résultats : MM. Paul et Pierre Lebaudy et l'ingénieur Henri Julliot, sans oublier l'excellent aéronaute Juchmès qui seconda admirablement leurs efforts.

Le nouveau *Lebaudy* suit brillamment, on le voit, l'exemple de son aîné. Il a exécuté, du 4 août au 22 août, 11 ascensions libres, les 43 et 44e depuis le commencement des expériences. Depuis cette même date, la liste de ceux qui, simples passagers ou membres de l'équipage, prirent place à bord, est déjà longue: citons : MM. Henri Julliot, auteur du projet; Surcouf, Eberlé, Juchmès, Baudry, Gourier, Léodegras, Dey, Rey, Dubuc, Marcel Julliot, Vizard, M. et Mme Paul Lebaudy, M. et Mme Pierre Lebaudy. Enfin dimanche, le ballon s'enfuyait sans voyageurs, brisant son amarre comme un simple captif. Rejoint à Serquigny, il fut réintégré dans son hangar où il restera quelque temps renfermé, juste punition de cette tentative d'indépendance.

François Peyrey.

LES CHAMPIONNATS DE TENNIS D'ETRETAT



La finale du Championnat double : Germot et A. Muhr contre Cracknell et Annesley.

Dans le cadre charmant de la Passée, sur ses courts excellents aménagés dans un pittoresque cadre de vertes frondaisons, à l'ombre desquelles les spectateurs assistent aux parties, le Lawn-Tennis Club d'Etretat a, la semaine dernière, donné son tournoi annuel de lawn-tennis. Ce fut un grand succès dont le mérite revient à M. Maurice Jouet, le si sympathique président du L.-T. C. E., fort bien secondé par Allan Muhr, aussi bon joueur qu'excellent commissaire général.

✣ ✣ ✣

Le lawn-tennis, un "sport! Non, laissez-moi rire! Parlez-moi du cyclisme ou de l'automobile, voire du football ou de la course à pied"; mais le tennis, c'est tout au plus un jeu de volant compliqué, prétexte à flirts.

Ainsi parlait un de mes bons amis, l'autre samedi, dans le train des maris, en roulant péniblement à soixante à l'heure vers Etretat.

– Très bien, mon cher, votre petit réquisitoire contre le tennis. Venez demain à la Passée, car vous savez que nous entrons dans la grande semaine du Tournoi International que le Lawn-Tennis Club d'Etretat organise tous les ans — voyez un match entre deux bons joueurs, et puis, ensuite, vous me direz ce que vous en pensez.

Le dimanche soir, au Casino, sur la terrasse où se promènent, entre deux valses, les élégantes bostonneuses, dans le magnifique décor dont les portants sont les falaises et la toile de fond, la mer immense, j'ai rencontré mon ami.

— Toutes mes excuses, vous avez raison, le lawn-tennis est un bel et bon sport, je vais me mettre à en faire.

Je ne sais si mon ami tiendra sa promesse, s'il deviendra, selon le cliché, « un fervent de la raquette », mais ce que je suis heureux de constater, c'est le succès véritablement extraordinaire que le Tournoi International d'Etretat a obtenu cette année.

Germot, incontestablement avec Muhr, le meilleur joueur du clan français, fut le vainqueur de la Coupe d'Etretat, son adversaire Hough, fatigué, ayant déclaré forfait. Germot et Muhr, les grand triomphateurs du tournoi, se sont offert le Championnat double, battant

Allan Muhr a «le sourire» après sa victoire dans le Championnat double. Germot, son partenaire, se drape avec dignité dans une immense capote blanche à « la Doherty ».

dans la finale Cracknell et Annesley par 6-3, 6-2, 6-4. Victoire aisée, très sympathiquement accueillie.

Les joueuses furent nombreuses à Etretat, aimable contraste avec les épreuves qui se jouent à Paris et où il est si difficile d'obtenir les engagements de bonnes raquettes féminines. Je citerai entre autres Mmes Stettiner, H. Magnus, Moritz; Mlles Fasquelle, Letellier, Lippmann, Modiano, Bicboyck, Worms, Picard. La Coupe de la *Vie au Grand Air* fut l'apanage de Mme Galloway, qui, en compagnie de M. Lancaster, fut également victorieuse dans le Championnat double mixte contre Mme Gib et M. Annesley.

Et quand vint l'heure de la distribution des prix, ce fut un unanime concert de louangeuses exclamations et de félicitations.

Tous ou presque tous les participants au tournoi — les exceptions furent rares, il y en a toujours — se déclaraient enchantés et parlaient de revenir pour la grande semaine de 1905.

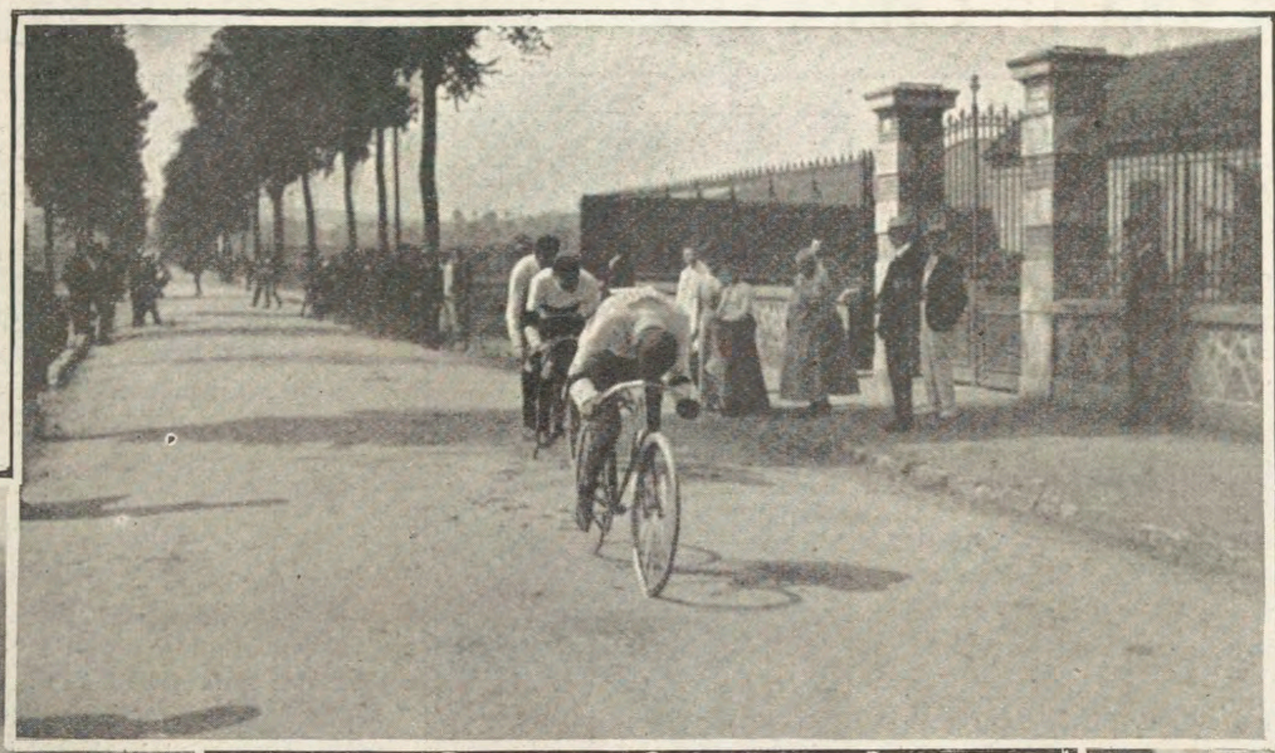
(Cl. Pierron.) PAUL CHAMP.

Un service de Mrs Gib.
Remarquez le «ball boy», le chef couvert d'un chapeau fourni par les organisateurs.

Mrs Galloway, la meilleure raquette féminine ayant pris part au tournoi.
La gracieuse gagnante de la Coupe de la Vie au Grand Air.

Les Amateurs

LA course Paris-Château-Thierry, organisée par le *Vélo*, s'est courue dimanche dernier pour la neuvième fois. C'est, en effet, en 1896, au moment où notre rédacteur en chef, Marcel Viollette et le Dr Paulin Méry venaient de fonder la Fédération Cycliste des Amateurs



L'arrivée à Château.
Marcel Cadolle arrive premier, ayant couvert les 100 kilomètres en 2 h. 38 m. 9 s.

des courses sans entraîneurs détourna les amateurs des quelques épreuves où l'entraînement continua à subsister, les seules vraiment sportives, si on veut bien y réfléchir un peu et qui permettent véritablement à l'homme de donner la mesure de sa valeur. C'est ce qui explique le petit nombre des concurrents que réunit la course de dimanche. Nous n'en félicitons que davantage notre confrère d'avoir persisté dans son programme et les courageux coureurs d'avoir répondu à son appel.

G. B.

derrière entraîneurs

Français, qui amena une révolution dans l'amateurisme en y introduisant des idées libérales, que cette course fut créée. Elle devint de suite le véritable Derby des amateurs et, chaque année, plus de 200 concurrents se trouvaient rangés au départ.

Malheureusement, l'abus

Marcel Cadolle (C. A. S.)
gagnant de la course Paris-Château-Thierry (vitesse).

Rivière (C. A. S.)
gagnant de la course Paris-Château-Thierry (vétérans).

LA FÊTE DES FLEURS D'AIX-LES-BAINS

Une gondole automobile. (Cliché Desgranges)

On a beaucoup remarqué, à la fête des fleurs donnée la semaine dernière à Aix-les-Bains, une voiture automobile fleurie. Entièrement recouverte de reines-marguerites mauves et blanches, cette délicieuse voiture fleurie a été très habilement conduite pendant toute la fête par sa gracieuse propriétaire, Mme Lambert.

L'ESCRIME CHEZ LES SCOLAIRES

Il n'est pas trop tard pour parler des championnats d'escrime par lesquels s'est terminée l'année scolaire. A pas lents, l'escrime commence à faire des progrès dans nos lycées et collèges. Malheureusement, le nombre de élèves qui fréquentent les salles n'est pas encore considérable, mais il faut avouer que l'administration ne fait pas toujours ce qu'il faut pour les y encourager. Nous n'allons pas jusqu'à demander qu'on rende l'escrime obligatoire, et cependant...

◆ ◆ ◆

Ceux de nos scolaires qui pratiquent l'escrime et qui se délassent des examens arides et des dures compositions de fin d'année en se livrant à cet excellent sport, viennent de concourir pour les championnats.

Nous donnons ici les photographies des principaux lauréats.

Sans nous étendre sur les épreuves de cette année qui ont montré des progrès sensibles tant en fleuret qu'en épée, il nous a paru intéressant de jeter un coup d'œil en arrière et de voir ce que sont devenus les lauréats des années passées.

Le premier concours entre les élèves des lycées fut donné en 1881, à l'Ecole d'Escrime Française (salle Rue), sous la présidence de Legouvé. Le vainqueur fut M. Babé, dont les deux fils font aujourd'hui de l'escrime à Sainte-Barbe, avec Robert et Ruzé.

Gaudin (Carnot).
champion senior interscolaires de fleuret 1903 et 1904.

La Société d'Encouragement de l'Escrime, qui venait à peine de se fonder — c'était en 1882 — sous la présidence de M. H. de Villeneuve qui la dirige encore avec tant de dévouement et d'autorité, prit la direction de ces concours qui eurent lieu, depuis, tous les ans.

Voici la liste complète des premiers prix d'honneur :

Babé (1881), Gerson (1882-1883), de Folleville (1883), Perrault (1884), J.-B. Robert, frère du professeur (1885), Serché (1886), de Saint-Paul (1887), Godert (1888), Level (1889), Marty (1890), J. J.-Renaud (1891), G. Wallace, frère du Wallace qui fait partie de l'équipe de la Coupe Internationale d'Epée (1892), Crouvizier (1893), Grenier (1894), Camet (1895), Hoffmann (1896), Camet (1897), Guignard (1898), Roffo (1899), Laurence (1900), Amson (1901), Lambert (1902), Gaudin (1903).

Juglar (Ecole Duvignau)
champion senior interscolaires d'épée 1904.

Boulant (Condorcet)
champion junior interscolaires de fleuret 1904.

De Curnieu (Condorcet)
champion junior interscolaires d'épée 1904.

De tous ceux-là, quels sont ceux qui pratiquent encore l'escrime de façon à être connus ? Bien peu, et encore ceux-là font presque tous de l'épée !

De l'examen des palmarès, sortent cependant quelques autres noms qui, pour n'avoir pas remporté de premier prix d'honneur, n'en ont pas moins été lauréats de ces concours. C'est d'abord, en 1883, M. Letainturier-Fradin, notre Mécène, qui se manifeste à chaque concours par le don d'un prix et qui, cette année-là, en reçut, lui-même, un de tenue ; puis, MM. Auriol, officier de dragons à Versailles ; Gidel, devenu professeur d'histoire à Saint-Louis ; Georges Rouleau (prix de tenue, 1886) ; Belot, qui fait partie de la salle Lannes ; Louis Perrée, deuxième prix d'honneur en 1891, la même année où J. J.-Renaud avait la première et Martin la troisième place, tous trois étant élèves de Ruzé, à Condorcet, exploit jamais renouvelé depuis par aucune salle ; Robert Marc, qui tire encore ; Kavanagh, qui est maintenant Champion de France et fut deuxième prix d'honneur en 1892 ; Sulzbacher ; Filippi (1893), devenu professeur ; Babaud ; Lacroze ; Baudouin (1893) (salle Sabourin) ; L. de Heredia (1894) ; Corvington (1896) (salle Sabourin) ; Gallet (1897) (salle Jeanvoix) ; Kœchlin (1897), officier à Epinal ; Périssoud (1898) ; Briot (1898) (salle Kirchhoffer) ; Devaureix (1899), et c'est tout. Les lauréats depuis 1900 n'ont pas encore eu tous le temps d'abandonner les armes. Mais, en somme, c'est fort peu.

Henri-IV, Condorcet, l'Ecole Duvignau ont eu chacun trois premiers prix d'honneur, Carnot et Saint-Louis viennent ensuite avec deux.

Au point de vue du nombre des lauréats, c'est Condorcet qui tient la tête avec 24, suivi de Rollin avec 20, de Louis-le-Grand avec 18, de Henri-IV et de Saint-Louis avec 15, et de Sainte-Barbe avec 14.

Quant au concours de fleuret seniors de 1904, dont le résultat est conforme aux prévisions, Gaudin et Merlou étant certainement les deux meilleurs, il nécessite cependant une critique. Le jury composé de professeurs, même n'ayant pas d'élèves engagés, est une mauvaise chose ; malgré leur désir d'être impartiaux, ils ne peuvent l'être ; de plus, avant de juger, les jurés devraient, ce qu'ils ne font pas, se faire lire le règlement, et s'ils veulent, de parti pris, ne pas compter au fleuret les temps d'arrêt même bien pris, ils devraient l'annoncer avant le concours.

Louis Perrée.

BLOC-NOTES

Aux Championnats du Monde

Ainsi que nos lecteurs le savent, le grand meeting classique, les Championnats cyclistes du monde, qui doit avoir lieu cette année à Londres, commencera samedi prochain 3 septembre pour se terminer le samedi suivant.

Nous avons le plaisir de les informer que la *Vie au Grand Air* sera représentée spécialement au Crystal Palace par notre collaborateur

VICTOR BREYER

à qui incombera la tâche de leur rendre compte de cet important événement sportif, avec sa compétence et son exactitude habituelles.

LE BULLETIN DE MICHELIN

La double Semelle (Suite)

Si l'on constate que le poids supporté par les pneumatiques est supérieur à celui indiqué dans nos tarifs et dans notre Guide, il faut changer le type de ses pneumatiques.

Si vous avez du 85 millimètres voiturette, la chose est d'une simplicité rare, puisqu'il suffit de remplacer le 85 millimètres voiturette par du type de 90 voiture, qui se monte exactement sur la même jante. Dans ces conditions, aucune transformation n'est nécessaire, et le premier stockiste ou agent chez lequel vous trouvez du 90 voiture peut vous rendre toute votre sécurité.

Si, au contraire, votre voiture est munie de pneus de 90 millimètres voiture et que ce type soit insuffisant, il est indispensable de faire transformer vos roues pour y adapter soit du 105 millimètres, soit du 120. Disons que la transformation du 90 en 105 est excessivement simple aussi, puisqu'il suffit de changer la jante métallique, c'est-à-dire que l'on n'a pas à toucher à la roue elle-même.

S'il s'agit de mettre soit à une roue ayant du 90, soit à une roue ayant du 105 millimètres, des pneumatiques de 120, il est alors indispensable, en raison de la différence de grosseur, de refaire les roues. La transformation consiste à remplacer la jante bois existante par une plus large et plus épaisse et à raccourcir les rais de la longueur nécessaire.

Mais, dans l'un et dans l'autre cas, nous consentons toujours des prix très bas pour la transformation des roues, et cela afin d'encourager nos clients à opérer cette transformation, qui est tout leur avantage et qui, seule, peut leur permettre de tirer un excellent parti de leurs pneus.

Nous avons le plaisir de constater que la plupart des clients passant à nos usines et se rendant compte des excès de poids qu'ils supportent, se décident à faire opérer ces transformations. Jusqu'ici tous s'en sont parfaitement trouvés et nous nous faisons un plaisir de citer, entre bien d'autres, la lettre suivante, que nous venons de recevoir :

« Au moment où vous donnez un nouvel effort en faveur de la double semelle, je crois vous intéresser en vous signalant les résultats que j'ai obtenus depuis que, sur vos conseils, je me suis décidé à faire transformer les roues de ma voiture.

« J'ai une 16-chevaux, faisant du 60 en palier, et pesant en charge près de 1.000 kilos à l'arrière.

« J'avais auparavant du 90 millimètres et, en moyenne, mes pneus d'arrière me faisaient de 1.500 à 2.000 kilomètres.

« Or, depuis que je les ai remplacés par du 120, j'ai fait près de 4.500 kilomètres et mes pneus ne sont pas encore hors de service.

« Mes nouveaux pneus me paraissent donc devoir faire trois fois plus d'usage que les anciens. Ces derniers me coûtaient 230 francs, les autres me coûtent 313 francs.

« Donc, j'y gagne, et beaucoup.

« J'ajoute que je ne trouve pas que mon moteur tire davantage sur les bonnes routes, et qu'au contraire je gagne de la vitesse sur les mauvaises.

« Merci bien sincèrement de vos excellents conseils, et agréez... — Comte de C... »

Michelin et Cie.